

**PEMAHAMAN PELAJAR SMA PENGGUNA SEPEDA MOTOR
TERHADAP RAMBU, MARKA, PERATURAN LALU LINTAS DAN
SAFETY RIDING
(STUDI KASUS DI SMA BATIK 2 SURAKARTA)**

Naskah Publikasi

untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat S1 Teknik Sipil



diajukan oleh :

ACHMAD HERCAHYO JATIPUTRO
NIM : D 100 100 010

kepada:

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2014**

LEMBAR PENGESAHAN

**PEMAHAMAN PELAJAR SMA PENGGUNA SEPEDA MOTOR
TERHADAP RAMBU, MARKA, PERATURAN LALU LINTAS DAN
SAFETY RIDING
(STUDI KASUS DI SMA BATIK 2 SURAKARTA)**

Naskah Publikasi


Diajukan dan dipertahankan pada Ujian Pendadaran
Tugas Akhir di hadapan Dewan Penguji
Pada tanggal 11 November 2014

diajukan oleh :

ACHMAD HERCAHYO JATIPUTRO
NIM : D 100 100 010

Susunan Dewan Penguji

Pembimbing Utama


Ika Setiyaningsih, S.T., M.T
NIK : 923

Pembimbing Pendamping


Drs. Gotot Slamet Mulyono, M.T
NIK. 475

Anggota


Dr. H. Muslich Hartadi Sutanto
NIK : 815

Tugas Akhir ini diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk mencapai derajat Sarjana S-1 Teknik Sipil
Surakarta, 11 November 2014

Mengetahui


Dekan Fakultas Teknik

Dr. Sri Purnarjono, M.T., Ph.D.,
NIK : 682


Ketua Jurusan Teknik Sipil

Dr. Mochamad Solikin.
NIK : 792

**PEMAHAMAN PELAJAR SMA PENGGUNA SEPEDA MOTOR TERHADAP RAMBU, MARKA,
PERATURAN LALU LINTAS DAN *SAFETY RIDING*.
(STUDI KASUS DI SMA BATIK 2 SURAKARTA)**

Achmad Hercahyo Jatiputro

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta, Jl. A. Yani Tromol Pabelan
Kartasura Tromol Pos 1 Surakarta 57102

e-mail : cahyojatiputro@gmail.com

ABSTRACT (ABSTRAK)

Kota Surakarta tergolong dalam kota kelas menengah yang terus berkembang. Terdapat 3 terminal bus, 3 stasiun kereta api dan 1 bandar udara di kota ini. Pada tahun 2010 diluncurkan kendaraan masal yaitu Batik Solo Trans guna menambah kendaraan masal yang. Perkembangan keadaan transportasi diperkirakan akan meningkat di Kota Surakarta beberapa tahun kedepan. Dari data SATLANTAS POLRESTA Surakarta jenis kecelakaan menurut moda transportasi angka tertinggi pada sepeda motor dan korban kecelakaan tertinggi pada usia produktif yaitu 16-30 tahun. Pelanggaran lalu lintas menurut tingkat pendidikan angka tertinggi pada tingkat pendidikan SMA. Dari hal tersebut penulis ingin meneliti pemahaman pelajar SMA pengguna sepeda motor terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding*.

Metode penelitian ini pada tahap awal adalah penentuan jumlah sampel untuk penyebaran kuisioner. Setelah kuisioner disebarkan variabel-variabel pertanyaan yang sudah ada maka di uji validitas dan reliabilitas, untuk mengetahui apakah variabel-variabel tersebut sudah valid dan reliabel. Untuk butir soal yang tidak valid dan tidak reliabel maka butir soal itu dihilangkan, tidak ikut kedalam perhitungan selanjutnya, kemudian dihitung nilai tingkat pemahaman terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding*.

Dari pembahasan klasifikasi tingkat pemahaman rambu lalu lintas yang terdiri dari rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah dan rambu petunjuk, didapatkan data tingkat pemahaman terhadap rambu lalu lintas adalah sangat paham 106 responden, paham 34 responden dan kurang paham 0 responden. Tingkat pemahaman terhadap marka lalu lintas didapatkan data, klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden. Tingkat pemahaman peraturan lalu lintas oleh para responden dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, klasifikasi paham terdapat 19 responden dan klasifikasi kurang paham sebanyak 0 responden. Mayoritas responden mengenai tingkat pemahaman terhadap *safety riding* adalah klasifikasi sangat paham yaitu 126 responden, selanjutnya dengan klasifikasi paham 13 responden dan klasifikasi kurang paham dengan 1 responden.

Kata kunci : *pemahaman pelajar SMA, rambu, marka, peraturan lalu lintas, safety riding*

LATAR BELAKANG

Kota Surakarta atau sering disebut kota Solo terletak di pertemuan antara jalur selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun, yang menjadikan posisinya strategis sebagai kota transit. Solo tergolong dalam *secondary city* atau kota kelas menengah yang terus berkembang. Perkembangan ini juga mempengaruhi keadaan transportasi yang akan meningkat di Kota Surakarta.

Dengan kondisi tersebut didapatkan data dari SATLANTAS POLRESTA Surakarta tentang pelanggaran lalu lintas berdasarkan pendidikan sepanjang tahun 2013 yaitu SMP sebanyak 24 kasus, SMA sebanyak 217 kasus, Perguruan Tinggi 119 kasus. Dari data diatas dapat disimpulkan tingkat pendidikan SMA banyak melakukan pelanggaran lalu lintas. Moda transportasi yang menjadi mayoritas pelanggaran

adalah pelanggaran terhadap rambu lalu lintas yang ada.

Dari SATLANTAS POLRESTA Surakarta didapatkan pula jumlah angka kecelakaan yang terjadi selama tahun 2013 dengan korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas mayoritas berasal dari usia produktif yaitu usia 16-30 tahun. Sedangkan moda transportasi yang sering mengalami kecelakaan adalah moda transportasi sepeda motor.

RUMUSAN MASALAH

- 1) Bagaimana tingkat pemahaman pelajar SMA pengguna sepeda motor terhadap rambu dan marka?
- 2) Bagaimana tingkat pemahaman pelajar SMA pengguna sepeda motor terhadap peraturan lalu lintas?
- 3) Bagaimana tingkat pemahaman pelajar SMA pengguna sepeda motor terhadap *safety riding*?

lalu lintas adalah moda transportasi sepeda motor dengan jumlah angka pelanggaran lalu lintas sebanyak 32.196 sepanjang tahun 2013, sedangkan jenis pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan

TINJAUAN PUSTAKA

Rambu Lalu Lintas

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

Marka Lalu Lintas

Menurut Warpani (2002), marka jalan adalah tanda berupa garis, gambar, anak panah dan lambang pada permukaan jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Posisi marka jalan adalah membujur, melintang dan serong.

Peraturan Lalu Lintas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia peraturan adalah ketentuan yang mengikat warga kelompok masyarakat, dipakai sebagai panduan, tatanan, dan kendalikan tingkah laku yang sesuai dan diterima: setiap warga masyarakat harus menaati aturan yang berlaku; atau ukuran, kaidah yang dipakai sebagai tolak ukur untuk menilai atau membandingkan sesuatu

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Safety Riding

Safety riding bertujuan untuk menghindari banyaknya kecelakaan yang akan terjadi, maka para pengguna sepeda motor memerlukan ketrampilan dan penguasaan berkendara sepeda motor pada umumnya serta ketrampilan khusus untuk pengendara motor besar dan penggemar olahraga bermotor (Ikatan Motor Indonesia).

LANDASAN TEORI

Kuesioner

Menurut Siregar (2010), kuisisioner adalah suatu teknik pengumpulan informasi yang memungkinkan analisis mempelajari sikap-sikap, keyakinan, perilaku dan karakteristik beberapa orang utama di dalam organisasi yang bisa terpengaruh oleh sistem yang diajukan atau oleh yang sudah ada.

Penentuan Sampel

Untuk menghitung jumlah sampel berdasarkan pada pendugaan proporsi populasi. Rumus yang digunakan oleh Slovin dalam Siregar (2010), adalah :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \dots\dots\dots (1)$$

Dimana :

n = sampel

N = jumlah populasi

e = perkiraan tingkat kesalahan

Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji Validitas

Menurut Siregar (2010), validitas atau kesahihan adalah menunjukan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur (*valid measure if it succesfully measure the phenomemon*).

Rumus yang bisa digunakan untuk uji validitas menggunakan teknik korelasi *product moment* adalah :

$$r = \frac{n(\sum XY) - (\sum X \sum Y)}{\sqrt{[n\sum X^2 - (\sum X)^2][n\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \dots\dots\dots (2)$$

dimana $\sqrt{[n\sum X^2 - (\sum X)^2][n\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}$

r = koefisien korelasi

X = Skor pada satu variabel awal

Y = Skor total variabel awal tiap jawaban responden

Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah untuk mengetahui sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten, apabila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat ukur yang sama pula. Kriteria suatu instrumen penelitian dikatakan reliabel dengan menggunakan teknik ini bila koefisien reliabilitas (r_{11}) > 0,6. Atau lebih besar nilai r tabel. Tahapan perhitungan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik *Alpha Cronbach* yaitu:

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right) \dots\dots\dots (3)$$

dimana :

r_{11} = Reliabilitas instrument

k = Jumlah butir pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$ = Jumlah varian butir

σ_t^2 = Varian total

Tingkat Pemahaman

Penentuan skoring ilmiah secara umum berpedoman pada aturan Likert dan Gutman. Kedua metode ini memenuhi kaidah ilmiah dalam penentuan dan penilaian skoring suatu instrumen penelitian. Perbedaan mendasar dari kedua metode skoring ini adalah nilai yang diberikan pada instrumen penelitian dimana pada skala Likert dibatasi nilai minimal 1 (satu) sedangkan pada Gutman dibatasi nilai minimal 0 (Nol).

Rumus umum :

Interval (I) = *Range* (R) / *Klasifikasi* (K)

Range (R) = skor tertinggi - skor terendah

Klasifikasi (K) = 3 adalah banyaknya kriteria yang disusun pada kriteria objektif suatu variabel

Klasifikasi yaitu Sangat Paham, Paham dan Kurang Paham

Kriteria penilaian = skor tertinggi – interval.

Skala Gutman

Didapatkan klasifikasi tingkat pemahaman sebagai berikut : (terdapat pada pertanyaan rambu, marka dan *safety riding*)

Klasifikasi Sangat Paham $> (100\% - 33,33\%) = 66,67\%$ dari jumlah soal

Klasifikasi Paham, $33,33\% \geq \text{skor} \geq 66,67\%$

Klasifikasi Kurang Paham $< 33,33\%$ dari jumlah soal
Didalam penelitian ini terdapat beberapa jumlah soal untuk skala gutman :

Soal berjumlah 33 yaitu soal dari rambu lalu lintas

- Klasifikasi Sangat Paham $> 22,001$
- Klasifikasi Paham, $10,999 \geq \text{skor} \geq 22,001$
- Klasifikasi Kurang Paham $< 10,999$

Soal berjumlah 7 terdapat pada marka lalu lintas dan *safety riding*, didapatkan klasifikasi tingkat pemahaman

- Klasifikasi Sangat Paham $> 4,6669$
- Klasifikasi Paham, $2,331 \geq \text{skor} \geq 4,6669$
- Klasifikasi Kurang Paham $< 2,3331$

Skala Likert

- Klasifikasi Sangat Paham $> (100\% - 22,22\%) = 77,78\%$ dari jumlah soal yaitu $77,78\% \times 45 = 35,001$
- Klasifikasi Paham, $2,3331 \geq \text{skor} \geq 35,001$
- Klasifikasi Kurang Paham $< (77,78\% - 22,22\%) = 55,56\%$ dari jumlah soal yaitu $55,56\% \times 45 = 25,002$.

Uji Chi Kuadrat

Menurut Siregar (2012), uji *Chi Kuadrat* dapat dikatakan sebagai uji proporsi untuk dua peristiwa atau lebih dan data berjenis nominal, sehingga datanya bersifat diskrit. Dalam uji *Chi Kuadrat* dihadapkan pada suatu pengujian apakah perbedaan antara frekuensi hasil observasi (disimbolkan f_o) dengan frekuensi yang diharapkan oleh peneliti (disimbolkan f_e) dari sampel yang terbatas merupakan perbedaan yang signifikan atau tidak.

Rumus :

$$x^2 = \sum \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e} \dots\dots\dots (4)$$

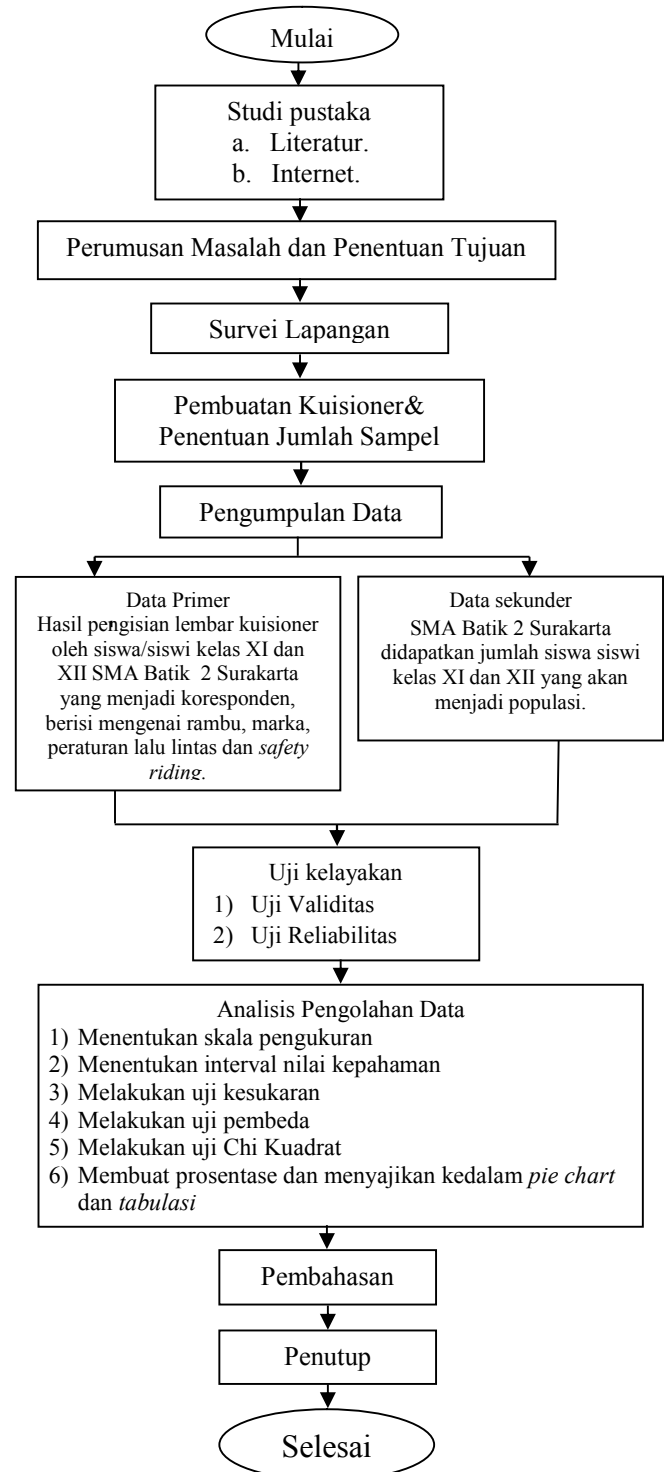
di mana :

f_o = frekuensi observasi

f_e = frekuensi yang diharapkan (teoretis), bila f_e tidak dapat diketahui

x^2 = *Chi Kuadrat*

METODE PENELITIAN



Gambar 1. Bagan Alir

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Diri Responden

1) Jenis Kelamin

Laki – Laki : 47 Responden = 34 %
Perempuan : 93 Responden = 66 %

2) Usia

16 tahun : 55 responden = 39 %
17 tahun : 77 responden = 55 %
18 tahun : 8 responden = 6 %

3) Jarak dari Rumah ke Sekolah

0 km s/d 5 km : 66 responden = 47 %
6 km s/d 15 km : 64 responden = 46 %
≥ 16 km : 10 responden = 7 %

4) Waktu Pertama Kali Sudah Bisa Mengendarai Sepeda Motor

< 1 tahun : 16 responden = 11 %
1 – 2 tahun : 27 responden = 19 %
3 – 4 tahun : 65 responden = 47 %
≥ 5 tahun : 32 responden = 23 %

5) Kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi)

Ya : 33 responden = 24 %
Tidak : 107 responden = 76 %

6) Terkena Tilang

Ya : 64 responden = 46 %
Tidak : 76 responden = 54 %

7) Banyak Terkena Tilang

1 kali : 40 responden = 62 %
2 kali : 16 responden = 25 %
≥ 3 kali : 8 responden = 13 %

8) Kejadian Terkena Tilang

Razia Rutin : 36 responden = 55 %
Diberhentikan Polisi : 29 responden = 45 %

9) Penyebab Terkena Tilang

Tidak membawa SIM/STNK: 46 responden
Tidak menggunakan helm : 9 responden
Light On : 2 responden
Melanggar rambu dan marka: 16 responden
Lain-lain : 6 responden

10) Pernah Mengalami Kecelakaan

Ya : 85 responden = 61 %
Tidak : 55 responden = 39 %

11) Jenis Kecelakaan

Ringan : 65 responden = 76 %
Sedang : 17 responden = 20 %
Berat : 3 responden = 4 %

12) Waktu Terjadinya Kecelakaan

< 1 tahun : 23 responden = 27 %
1 – 2 tahun : 26 responden = 31 %
3 – 4 tahun : 28 responden = 33 %
≥ 5 tahun : 8 responden = 9 %

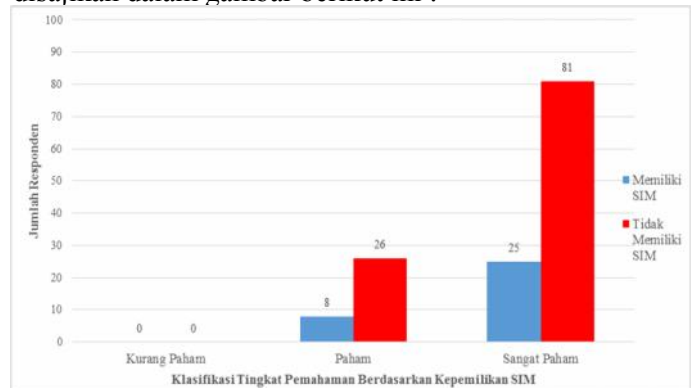
13) Jenis Sepeda Motor yang Digunakan

Sepeda Motor Harian Matic : 85 responden
Sepeda Motor Harian Non Matic: 54 responden
Sepeda Motor Trail : 1 responden

Tingkat Pemahaman Terhadap Rambu Lalu Lintas

Dari 33 soal yang terdapat pada kuesioner yang dibagikan kepada para responden, didapatkan data tingkat pemahaman terhadap rambu lalu lintas adalah sangat paham 106 responden, paham 34 responden dan kurang paham 0 responden.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat pemahaman berdasarkan atas kepemilikan SIM disajikan dalam gambar berikut ini :

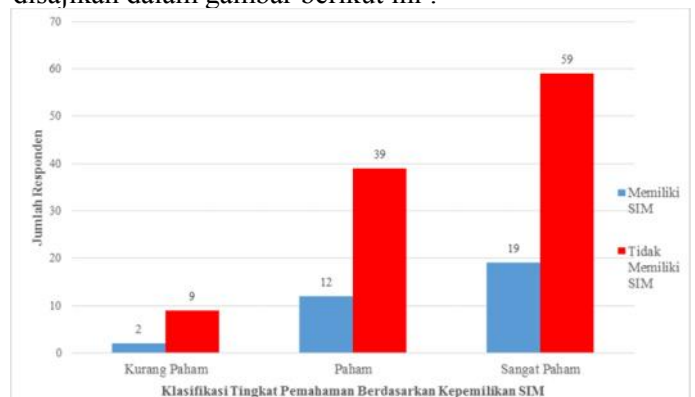


Gambar 2. Klasifikasi tingkat pemahaman rambu lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM

Tingkat Pemahaman Terhadap Marka Lalu Lintas

Tingkat pemahaman responden terhadap marka lalu lintas adalah klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat pemahaman berdasarkan atas kepemilikan SIM disajikan dalam gambar berikut ini :

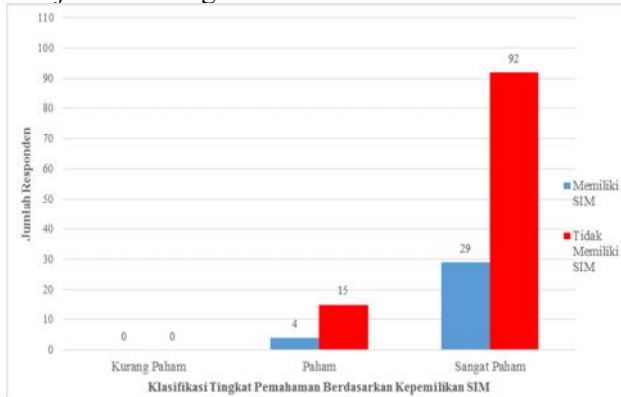


Gambar 3. Klasifikasi tingkat pemahaman marka lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM

Tingkat Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas

Didapatkan hasil tingkat pemahaman para responden terhadap peraturan lalu lintas dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, paham terdapat 19 responden dan kurang paham sebanyak 0 responden.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat pemahaman berdasarkan atas kepemilikan SIM disajikan dalam gambar berikut ini :

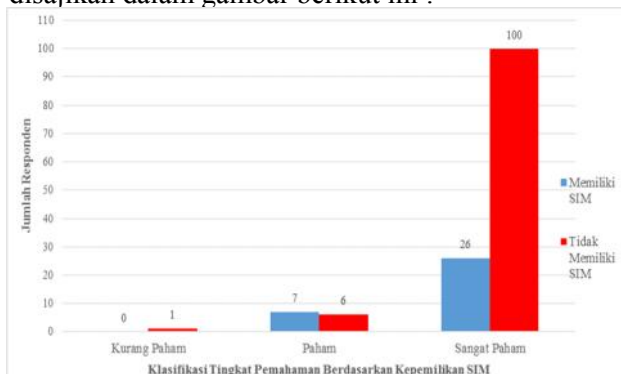


Gambar 4. Klasifikasi tingkat pemahaman peraturan lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM

Tingkat Pemahaman Terhadap Safety Riding

Mayoritas responden mengenai tingkat pemahaman terhadap *safety riding* ini adalah klasifikasi sangat paham yaitu 126 responden, selanjutnya dengan klasifikasi paham 13 responden dan klasifikasi kurang paham dengan 1 responden.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat pemahaman berdasarkan atas kepemilikan SIM disajikan dalam gambar berikut ini :



Gambar 5. Klasifikasi tingkat pemahaman *safety riding* berdasarkan kepemilikan SIM

Uji Chi Kuadrat

Hipotesis untuk kasus ini :

$H_0 : \chi = 0$, tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan tingkat pemahaman responden terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding*.

$H_a : \chi \neq 0$, terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan tingkat pemahaman

responden terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding*.

Jika $\chi^2_{hitung} \leq \chi^2_{tabel}$, maka H_0 diterima

Jika $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$, maka H_0 ditolak

Perhitungan nilai f_e setiap sel menggunakan rumus :
(total baris x total kolom) / total keseluruhan

Untuk perhitungan uji chi kuadrat selengkapanya sebagai berikut :

1) Uji Chi Kuadrat Kepemilikan SIM Terhadap Pernah Terkena Tilang

Tabel 1. Hasil jumlah responden

UNSUR	JUMLAH RESPONDEN		Total
	Ya	Tidak	
Kepemilikan SIM	33	107	140
Pernah Terkena Tilang	64	76	140
Total	97	183	280

Tabel 2. Hasil nilai f_e

UNSUR	JUMLAH RESPONDEN				Total	
	Ya		Tidak			
	fo	fe	fo	fe	fo	fe
Kepemilikan SIM	33	48, 5	10 7	91, 5	14 0	14 0
Pernah Terkena Tilang	64	48, 5	76	91, 5	14 0	14 0
Total	97	97	18 3	183	28 0	28 0

Perhitungan nilai *chi kuadrat* :

$$\chi^2 = \sum \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e}$$

$$\chi^2 = \frac{(33 - 48,5)^2}{48,5} + \frac{(107 - 91,5)^2}{91,5} + \frac{(64 - 48,5)^2}{48,5} + \frac{(76 - 91,5)^2}{91,5}$$

$$\chi^2 = 4,954 + 2,626 + 4,954 + 4,954$$

$$\chi^2 = 15,16$$

Nilai χ^2_{tabel} :

Taraf signifikansi (α) = 5 %

$$Df = (baris - 1) \times (kolom - 1)$$

$$= (2 - 1) \times (2 - 1)$$

$$= 1$$

Didapatkan $\chi^2_{tabel} = 3,481$. Maka $\chi^2_{hitung} (15,16) > \chi^2_{tabel} (3,481)$, maka H_0 ditolak. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM terhadap pernah melakukan pelanggaran lalu lintas.

2) Uji *Chi Kuadrat* Kepemilikan SIM Terhadap Pernah Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 3. Hasil jumlah responden

UNSUR	JUMLAH RESPONDEN		Total
	Ya	Tidak	
Kepemilikan SIM	33	107	140
Pernah Kecelakaan Lalu Lintas	85	55	140
Total	118	162	280

Tabel 4. Hasil nilai fe

UNSUR	JUMLAH RESPONDEN				Total	
	Ya		Tidak			
	fo	fe	fo	fe	fo	fe
Kepemilikan SIM	33	59	107	81	140	140
Pernah Kecelakaan Lalu Lintas	85	59	55	81	140	140
Total	118	118	162	162	280	280

Perhitungan nilai *chi kuadrat* :

$$\chi^2 = \sum \frac{(fo - fe)^2}{fe}$$

$$\chi^2 = \frac{(33-59)^2}{59} + \frac{(107-81)^2}{81} + \frac{(85-59)^2}{59} + \frac{(55-81)^2}{81}$$

$$\chi^2 = 11,458 + 8,346 + 11,458 + 8,346$$

$$\chi^2 = 39,608$$

Nilai χ^2_{tabel} :

Taraf signifikansi (α) = 5 %

Df = (baris-1) x (kolom-1)

$$= (2 - 1) \times (2 - 1)$$

$$= 1$$

Didapatkan $\chi^2_{\text{tabel}} = 3,481$.

Maka $\chi^2_{\text{hitung}} (39,608) > \chi^2_{\text{tabel}} (3,481)$, maka H_0 ditolak. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM terhadap pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan hasil analisis data, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Dari pembahasan klasifikasi tingkat pemahaman rambu lalu lintas yang terdiri dari rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah dan rambu petunjuk, didapatkan data tingkat pemahaman terhadap rambu lalu lintas adalah sangat paham 106 responden, paham 34 responden dan kurang paham 0 responden. Sedangkan tingkat pemahaman terhadap marka lalu lintas didapatkan data, klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden.
- 2) Dari pembahasan pemahaman peraturan lalu lintas didapatkan hasil tingkat pemahaman para responden dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, klasifikasi paham terdapat 19 responden dan klasifikasi kurang paham sebanyak 0 responden.
- 3) Mayoritas responden mengenai tingkat pemahaman terhadap *safety riding* ini adalah klasifikasi sangat paham yaitu 126 responden, selanjutnya dengan klasifikasi paham 13 responden dan klasifikasi kurang paham dengan 1 responden.

Saran

Dengan mengetahui hasil dari pengisian kuesioner para responden, maka dapat diketahui mana saja variabel yang harus ada penambahan atau perbaikan, yang harus dilakukan, yaitu sebagai berikut :

- 1) Kepada para responden dalam hal ini para pelajar SMA Batik 2 Surakarta
 - a) Diharapkan mampu meningkatkan pemahaman terhadap rambu lalu lintas, marka lalu lintas dan peraturan lalu lintas yang berlaku, serta diharapkan dapat meningkatkan kemampuan responden dalam *safety riding* supaya dapat merasa aman dan nyaman dalam berkendara.
 - b) Dari data karakteristik responden banyak dari para responden yang masih berumur 16 tahun, hal tersebut didalam peraturan lalu lintas belum mencukupi batas umur yang ditentukan sebagai pengendara sepeda motor karena diwajibkan bagi para pengendara sepeda motor membawa SIM.
 - c) Mayoritas dari data karakteristik para responden tidak memiliki SIM baik yang sudah memenuhi persyaratan batas umur yang diperbolehkan ataupun belum diperbolehkan. Bagi yang sudah memenuhi persyaratan umur diharapkan segera untuk membuat SIM supaya dapat memenuhi peraturan lalu lintas yang berlaku, sedangkan bagi yang belum memenuhi persyaratan umur

- sebaiknya tidak menjadi pengendara sepeda motor sampai batas umur yang ditentukan.
- 2) Kepada pihak sekolah SMA Batik 2 Surakarta :
 - a) Diharapkan mampu menjalin hubungan kerjasama dengan pihak SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA untuk melakukan sosialisasi terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding* kepada seluruh siswa/i SMA Batik 2 Surakarta, bukan hanya terbatas kepada para siswa/i yang mengikuti kegiatan organisasi di sekolah.
 - b) Dan diharapkan pihak sekolah menyaring atau memberi himbauan kepada para siswa/i yang belum mencukupi umur secara hukum supaya tidak membawa motor ke sekolah.
 - 3) Kepada SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA selaku penegak hukum dan pemilik slogan pelopor keselamatan berlalu lintas :
 - a) Untuk dapat memberikan sosialisasi mengenai arti penting pemahaman rambu lalu lintas, marka lalu lintas, peraturan lalu lintas yang berlaku dan sikap *safety riding* bagi pengendara sepeda motor supaya dapat meningkatkan pengertian dan pemahaman bagi pelaku pengendara sepeda motor yang masih awal guna mengurangi angka pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas.
 - b) Lebih sering melakukan razia rutin supaya memberikan efek jera bagi para pengguna sepeda motor yang tidak taat pada peraturan yang berlaku.
 - 4) Kepada masyarakat umum :
 - a) Bagi orang tua supaya diberikan pengertian kepada anak terhadap penggunaan sepeda motor yang sesuai batasan umur yang sudah ditentukan oleh peraturan lalu lintas yang berlaku supaya dapat mengurangi angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang dapat terjadi dan tidak memberikan izin dan fasilitas bagi anak untuk menjadi pengendara kendaraan bermotor apabila belum mencapai batasan umur yang sudah ditentukan di peraturan lalu lintas.
 - b) Diharapkan juga bagi para pengguna sepeda motor untuk mematuhi rambu, marka dan peraturan lalu lintas yang ada. Serta meningkatkan sikap *safety riding* dalam berkendara sepeda motor.
 - 5) Untuk penelitian selanjutnya :
 - a) Supaya ada perbaikan dalam pemilihan jenis pertanyaan yang lebih rinci supaya bersifat valid dan mempunyai reliabel yang baik butir pertanyaan yang diajukan ke responden.
 - b) Perlu diperhatikan pula sewaktu para responden mengisi kuesioner agar tidak melewatkan atau tidak mengisi satu soal pun, karena itu akan termasuk kedalam kuesioner yang rusak dan tidak dapat melalui proses perhitungan selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S, 2013. *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Departemen Perhubungan. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.*
- Desmita. 2013. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Kementerian Perhubungan. 2013. *Perhubungan Darat dalam Angka, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Edisi IX), Jakarta.*
- Pengurus Pusat Ikatan Motor Indonesia. 2002. *Buku Panduan-Manual Book Safety Riding (Edisi 2), Ikatan Motor Indonesia.*
- <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/791/1/94231-Budi%20Suprani-FKIK.pdf>. tanggal 5 Mei 2014.
- <http://repository.unand.ac.id/12657/1/IMG.pdf>. tanggal 5 Mei 2014.
- Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43, tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta.*
- Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta.*
- Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Pemerintah Nomor 55, tentang Kendaraan, Sekretariat Negara, Jakarta.*
- Republik Indonesia. 2013. *Instruksi Presiden, tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta.*

SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA.

Siregar Syoofian. 2010. *Statistika Deskriptif untuk Penelitian Dilengkapi Perhitungan Manual dan Aplikasi SPSS Versi 17*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.

http://www.researchgate.net/profile/Aswin_Siregar/publication/256366052_MEMBANGUN_MASA_DEPAN_KESELAMATAN_LALU_LINTAS_DI_INDONESIA/file/60b7d5225d41c2671d.pdf.

tanggal 5 Mei 2014.

<http://www.smabatik2.com>. tanggal 5 Mei 2014.

Warpani, Suwarjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

http://www.Wikipedia.org/wiki/Sepeda_motor. tanggal 5 Mei 2014.